

Vergaderjaar 2019–2020

**30 175**

**Luchtkwaliteit**

**Nr. 341**

**BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 29 oktober 2019

Hierbij ontvangt u de beantwoording van drie mondeling gestelde vragen. Het Kamerlid Van Gerven (SP) heeft tijdens het debat over de Invoeringswet Omgevingswet van 19 februari 2019 twee vragen gesteld met betrekking tot luchtkwaliteit (Handelingen II 2018/19, nr. 55, item 28). Het Kamerlid Kröger (GL) heeft een vraag gesteld over diesellootconcentraties tijdens het VAO-leefomgeving van 19 maart 2019 (Handelingen II 2018/19, nr. 64, item 36).

*Vragen van het Kamerlid Van Gerven (SP)*

Het Kamerlid Van Gerven stelde tijdens het debat over de Invoeringswet Omgevingswet van 19 februari jongstleden de vraag of ik bereid ben om de verschillen tussen de EU-normen voor luchtkwaliteit en de gezondheidskundige advieswaarden voor luchtkwaliteit voor wat betreft potentiële gezondheidswinst in kaart te brengen. Het Kamerlid Van Gerven verwijst daarbij naar de Gezondheidsraad die aangeeft dat als de luchtkwaliteit aan de gezondheidskundige advieswaarden zou voldoen, er nog een groot aantal procenten winst te boeken is op het terrein van de gezondheid.

Ook wanneer de EU-grenswaarden zijn gehaald betekent dit niet dat de lucht gezond is. Daarom zet het kabinet in op een permanente verbetering van de luchtkwaliteit. Inzet voor het Schone Lucht Akkoord (verder: SLA) is om in alle relevante sectoren een dalende trend van emissies naar de lucht in te zetten om 50% gezondheidswinst te realiseren in 2030 door emissies afkomstig uit Nederlandse bronnen ten opzichte van 2016. Met de gezondheidsindicator voor luchtkwaliteit die voor het SLA ontwikkeld is, breng ik de potentiële gezondheidswinst van maatregelen ruimtelijk in kaart. In de eerste helft van 2020 volgt een doorrekening van het definitieve SLA maatregelenpakket met de gezondheidsindicator voor luchtkwaliteit en wordt inzichtelijk wat de potentiële gezondheidswinst is.

Het Kamerlid Van Gerven stelde tijdens hetzelfde AO de vraag of lokale overheden onder de Omgevingswet een kop op de regelgeving mogen zetten en of zij uitgaan van gezondheidkundige advieswaarden.

In het Besluit kwaliteit leefomgeving (verder: Bkl) zijn de Europese grenswaarden voor luchtkwaliteit opgenomen als rijksomgevingswaarden. Daarmee stelt het Rijk een ondergrens aan de bescherming van de gezondheid. Lokale overheden kunnen onder de Omgevingswet verdergaande gezondheidsambities vastleggen. Voor de omgevingswaarden voor luchtkwaliteit is in het Bkl bepaald dat gemeenten en provincies aanvullende of strengere omgevingswaarden mogen stellen in hun omgevingsplan of omgevingsverordening. Om deze ambities, al dan niet geformuleerd als omgevingswaarden, te realiseren kan het bevoegd gezag in het omgevingsplan regels opnemen. De Omgevingswet geeft kaders voor het stellen van aanvullende of afwijkende omgevingswaarden voor luchtkwaliteit. Bij het stellen van een aanvullende of afwijkende omgevingswaarde door een gemeente moet bijvoorbeeld duidelijk zijn dat deze kan worden gerealiseerd met het treffen van maatregelen door deze gemeente. Ook geldt bijvoorbeeld dat de aanvullende of afwijkende decentrale omgevingswaarde het gebruik of aanpassing van een rijksweg of hoofdspoorweg niet mag belemmeren.

*Vraag van het Kamerlid Kröger (GL)*

Het Kamerlid Kröger heeft in het VAO-Leefomgeving van 19 maart 2019 naar aanleiding van het advies van de Gezondheidsraad over dieselroetconcentraties op de werkplek de vraag gesteld of werknemers bij nader inzien niet meer veilig in de buitenlucht kunnen werken en wat dit betekent voor alle mensen die daar wonen.

De Commissie Gezondheid en beroepsmatige blootstelling aan stoffen (GBBS) van de Gezondheidsraad heeft in het advies «Diesel engine exhaust» aangegeven welke concentraties elementaire koolstofdeeltjes – een maat voor de blootstelling aan roetdeeltjes – overeenkomen met door de Staatssecretaris van SZW gehanteerde streef- en verbodsrisoniveaus over een 8-urige werkdag. Dit naar aanleiding van een adviesaanvraag van de Staatssecretaris van SZW ten behoeve van het vaststellen van een grenswaarde op de werkplek. Het Kamerlid Kröger merkt terecht op dat de door de Gezondheidsraad geadviseerde concentraties lager liggen dan gemiddeld in veel steden en langs drukke wegen in de buitenlucht.

Voor het arbeidsomstandighedendomein zal naar aanleiding van dit advies conform de daarvoor geëigende procedure een haalbaarheidstoets plaatsvinden door de SER, Subcommissie Grenswaarden voor Stoffen op het Werk. Na deze toets en het advies van deze Subcommissie kan de Staatssecretaris van SZW een grenswaarde vaststellen. Uw Kamer is hierover reeds geïnformeerd in de brief van de Staatssecretaris van SZW van 18 juni jongstleden (Kamerstuk 25 883, nr. 347).

De vraag die aan mij voorligt is wat er moet gebeuren om de luchtkwaliteit in de leefomgeving te verbeteren ten behoeve van de volksgezondheid. Voor de kwaliteit van de buitenlucht gelden EU-normen voor stikstofdioxide en fijnstof. Daarnaast zijn er gezondheidkundige WHO-advieswaarden voor deze stoffen vastgesteld. De Gezondheidsraad stelt in zijn advies «Gezondheidswinst door Schonere Lucht van 23 januari 2018 dat voor elementaire koolstof of roet de kennis nog onvoldoende is om aparte normen af te leiden. De Gezondheidsraad geeft daarbij aan dat de WHO er nog steeds van uitgaat dat PM<sub>2,5</sub> en PM<sub>10</sub> als beste indicatoren kunnen worden gebruikt voor alle gezondheidseffecten die samenhangen met blootstelling aan fijnstof ongeacht samenstelling en

bron. Dit vormt dan ook het uitgangspunt van mijn aanpak in het Schone Lucht Akkoord.

Ik deel de zorg en de urgentie met betrekking tot de gezondheidseffecten van luchtverontreiniging. De uitstoot van elementaire koolstofdeeltjes wordt voor een belangrijk deel veroorzaakt door dieselverkeer. Dieselauto's met een goed werkend roetfilter stoten veel minder roetdeeltjes uit dan dieselauto's zonder roetfilter. Zoals ik uw Kamer 20 februari jl. meldde (Kamerstuk 30 175, nr. 328), tref ik in mijn plan van aanpak controle roetfilters maatregelen om de roetuitstoot door dieselauto's te verlagen. Sinds 1 oktober 2017 geldt een verbod op het verwijderen van roetfilters en vanaf 20 mei 2018 is er een visuele controle van roetfilters in de APK. Als vervolg hierop komt er een roetfiltertest met deeltjesteller, waarbij daadwerkelijk de werking van roetfilters wordt gecontroleerd. Als eerste stap komt deze test beschikbaar bij keuringsstations van de RDW en voor wegkantcontroles door de politie. Streven is dat de deeltjestellertest in 2021 wordt ingevoerd als een verplicht onderdeel van de APK. Daarnaast is in Autobrief II voor dieselauto's zonder roetfilter een toeslag in de MRB aangekondigd. Beoogd wordt dat deze toeslag op 1 januari 2020 ingaat.

Samen met de decentrale overheden werkt het kabinet aan het Schone Lucht Akkoord, om gezondheidswinst voor iedereen in Nederland te realiseren. Mijn streven is om het Schone Lucht Akkoord dit najaar te ondertekenen.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,  
S. van Veldhoven-van der Meer